

materiál pro časopis OB 07/2008:

Vydařená nebo slabá?

Závod v OB lze ve své vrcholné podobě chápat i jako souboj mezi stavitelem a závodníkem. Stavitel má libovolné množství času, aby pro závodníka připravil co nejnáročnější špeky, tedy trať. Závodník pak musí na přichystané úkoly co nejúčelněji a pokud možno bezchybně zareagovat - tedy proběhnout danou trať v co nejkratším čase. K tomu využívá svoje technicko-taktické schopnosti, které ti nejlepší léta aktivně rozvíjejí. A to nejenom vlastním běháním tréninků a závodů, ale také množstvím rozborů terénu a neustálou analýzou vlastních chyb, při kterých si postupně začnou uvědomovat, co jim obvykle dělá problémy. Z čeho však při své činnosti vychází stavitel?

Závodník by měl mít mezi kontrolami tu nejlepší taktiku, chce-li uspět. Stejně tak by měl mít určitou taktiku i stavitel. Takovou, která v podstatě vychází právě ze způsobu, kterým na trati přemýšlí závodník. A vlastně se nejedná jen o závodníkovu aktivní přemýšlení, ale zejména o podvědomé chování, jehož základní rysy jsou pro všechny závodníky podobné a se kterými může stavitel při kladení pastí počítat.

Samozřejmě je možné stavět lehké tratě tak, že se budou držet víc při cestách a "těžké" tratě tak, že budou na první pohled vést co nejdříve terénem. Neboli rezignovat na snahu vytěžit z terénu maximum - buď proto, že se mi nechce, anebo proto, že to prostě lépe neumím. Mimochodem - jaká trať je vlastně "dobrá"? Jaká trať je "náročná"? Kdy se vlastně dá říct, že stavitel z terénu "vytěžil maximum"? Kdo to posoudí, kde je to napsané, co je normou?

Hezká trať je pojem značně subjektivní, každý si z lesa přinášíme trochu jiný prožitek a každý také máme jiné estetické cítění. Stačí se podívat na některé domky v satelitech... Líbivost proto ponechme stranou a zkusme hledat objektivnější kritéria - a dojdeme k tomu, že i posouzení "náročnosti" a "dostatečnosti" tratě bude vzhledem k unikátnosti každého terénu a každého postupu navždy asi jen subjektivní záležitostí. Pokusme se ale alespoň hledat nějaká pravidla, která by nám pomohla rozpoznat, jestli je trať povedená nebo slabší. Pokusil jsem se načrtnout nějaká snadno kontrolovatelná kritéria, vycházející z mých osobních zkušeností. (I tato kritéria jsou tudíž subjektivní.)

"Povedená" závodní trať pro OB:

1 - Odpovídá definici disciplíny a předpisům

Middle má mít těžké kontroly a maximální technické nároky. Long je hlavně o taktickém uvažování, vytrvalosti a fyzické odolnosti. Sprint je orientace v maximální rychlosti. Štafety jsou kontaktní a divácké. Každá

disciplína má svou obsáhlou definici, kterou lze najít na webu ve svazových směrnících. Z toho zhruba vyplývá jaké typy kontrol a jaké typy postupů by na trati měly převládat. Úspěch v tomto bodě záleží hodně i na volbě terénu - v kopcích bez objektů lze postavit skvělou klasiku, ale jen ubohý middle. A sebelepší stavitel už s tím pak nic nenadělá... Patří sem například i počet a umístění občerstvení na klasické trati.

2 - Je pestrá směrově i délkou úseků

Změny délky úseků znamenají změnu taktiky. Dlouhé postupy se běhají úplně jinak, než stometrové poskoky. Je-li trať plná stejně dlouhých úseků, používá závodník stále podobnou taktiku, což je zbytečná úleva. Stejně tak jsou žádoucí i razantní změny směru, které obecně zvyšují orientační náročnost - zejména u nejkratších postupů, kde není na korekci směrové chyby moc času.

3 - Vhodně využívá daný terén

Podíváme-li se na mapu trochu s odstupem, měli bychom vidět, že delší postupy jsou natažené přes výrazné přirozené překážky (kopce, rokle, hustníky, rybník...) a série kratších postupů naopak využívají ty nejjemnější části mapy. Tento přístup vychází z faktu, že dlouhý postup v detailním území způsobí, že závodník překoná jeho velkou část jen nahrubo (nebo ho oběhne) a prostor se nevyužije. Naopak krátké postupy v oblastech bez členitosti a bez detailů jsou v podstatě jen prosté směroběhy. I to je do značné míry věc koncepce závodu.

4 - Neobsahuje nevynucená necitlivá stoupání a ostré úhly

V tomto bodě záleží hodně na stavitelově filozofii. Pokud má však někdo rád figle typu "prudký výběh a hned zase dolů", měl by se asi soustředit spíše na klasiku. Zbytečným kopcům se jinak snažíme spíše vyhnout - i při tomto přístupu obsahuje většina našich tratí poměrně hodně převýšení... Ostré úhly na trati jsou esteticky nehezky a také nepraktické (zvyšuje se riziko protiběhu). Výjimečně však může nastat situace, kdy je to vzhledem k formátu terénu účelné. Běžně se ostré úhly tolerují například v souvislosti s diváckou kontrolou.

5 - Eliminuje vliv náhody

Týká se zejména umístění kontrol - jáma v hustníku nebo mezi náletem, malý kámen v kamenném poli, kontrola na místě, které nelze z mapy a popisů přesně rozklíčovat, postup přes pole o kterém nevíme jestli je sklizené nebo ne...

6 - Nevyhýbá se promapovaným zeleným oblastem

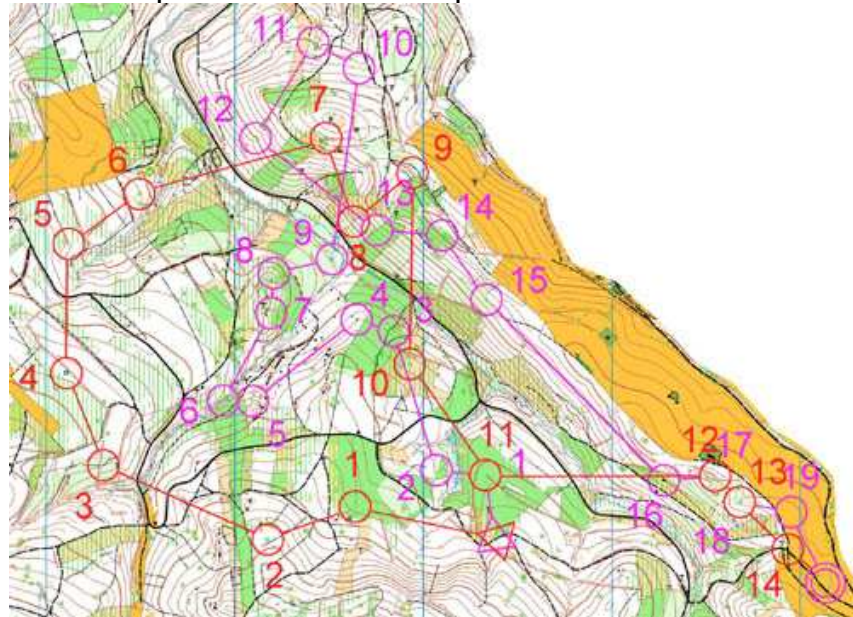
Vzhledem k převážně velké přehlednosti terénu (vyplývající z obecně malé vrstevnicové členitosti) jsou hustníky všech stupňů jednou z mála příležitostí, jak radikálně ztížit nároky na orientaci i pohyb v terénu. Naši stavitelé se často bojí kontroly do hustníků dávat, což je ale škoda. Na druhou stranu tu platí mnohem vyšší nároky na mapu. Na každé trati by

mělo být pár kontrol v zelené (vyjma sprintu), je ale nutné zajistit, že mapa je v tom místě bez vady a hustníky běh jen ztěžují, ne úplně znemožňují.

7 - Je inspirativní

Pro přemýšlivého závodníka je výzvou, případně obsahuje i překvapivé momenty. Umožňuje v co nejširší míře uplatnit taktiku, zkušenosti, přípravu.

Příklad - povedená a méně povedená závodní trať



Úkol zněl: na daném nepřiliš atraktivním prostoru postavit krátkou trať o délce zhruba 4,5km. Jak je patrné, výsledek duševního postupu stavitele se může diametrálně lišit. Červeně znázorněná trať je postavená velmi necitlivě, nevyužívá vhodně terén, je stereotypní a obsahuje kontroly na náhodu. Tato trať také příliš neodpovídá definici krátké tratě, jako "maximálně technicky náročné".

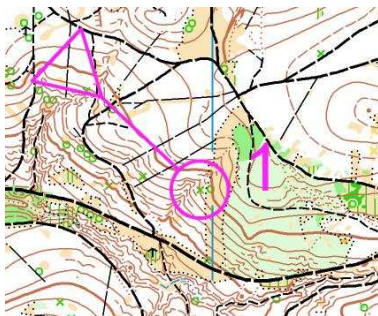
Postup pod mikroskopem

Tolik pohled na trať jako celek. Můžeme to nazvat třeba makropohled. Další stupeň posuzování nás přenese na úroveň jednotlivých úseků. A je třeba předeslat, že i na kvalitu jednotlivých úseků má obrovský vliv správně zvolená koncepce vedení tratí. Pokud postupujeme tak, že zvolíme start a z něj postupně stavíme trať, může se nám stát, že na celé trati trefíme jen několik opravdu hodnotných postupů a nevytěžíme z mapy tolik, kolik by šlo. Mnohem lepší bude, když si nejdřív mapu pořádně prohlédneme a zkusíme si načrtnout některé koridory, kudy je evidentně lepší vést postupy, protože budou náročnější než jinudy. Na základě takto rozebrané mapy se postupně dopracujeme k určitým návrhům, které pak postupně zpřesňujeme až do podoby konkrétních tratí. Může se tak stát, že místo pro start vyplyne až v průběhu tvorby.

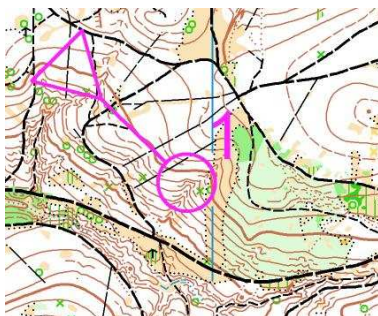
Snahou je, aby co nejvíc jednotlivých postupů na trati mělo nějaký vyjádřitelný smysl. Aby se dalo říct, co bylo stavitelovým záměrem a aby náročnost každého postupu byla pokud možno co nejvyšší - až na výjimky, kde stavitel záměrně postaví snadný postup, kterým se pokusí narušit závodníkovu koncentraci.

Náročnost postupu spočívá ve složitosti taktiky, kterou musí závodník zapojit do jeho realizace. Jsou úkoly, které v lese zvládnou i ti nejmenší. Běžet rovně lesem s dobrou viditelností, běžet po cestách, trefit roh pole. Na druhém protípólu jsou komplexní úkoly zkušenostního charakteru v nepřehledném a silně generalizovaném terénu. Čím jednodušší terén, tím větší nároky na umění stavitele, na jeho schopnost přesně se vcítit do psychiky závodníka a využít každého detailu, který by mu mohl ztížit orientaci nebo ho nalákat do nějaké pasti. Pokazit se samozřejmě dá i závod v náročném prostoru, ale následky nejsou tak fatální - díky povaze terénu si trať určitou sportovní úroveň udrží i při slabší stavbě.

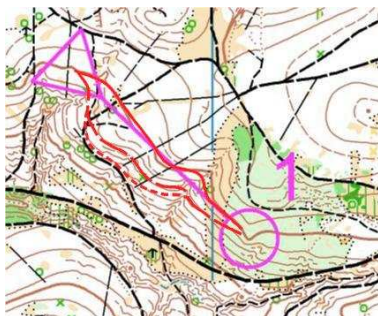
Příklad - stupňování komplexní náročnosti postupu:



A - Stačí běžet rovně po vrstevnici, žádná překážka, kontrola na viditelném objektu, bez volby postupu.

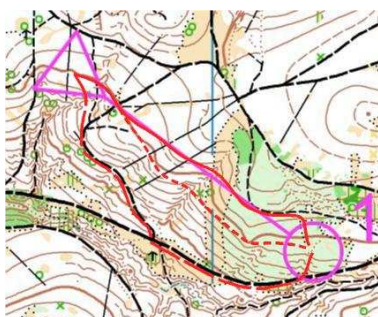


B - Kontrola přesunutá na údolíčko, které je z náběhové strany kryté horizontem. Taktika je stejně jednoduchá, ale vyžaduje mnohem větší přesnost provedení, protože v dohledávce není možnost korekce.



C - Kontrola přesunutá za paseku do hustníku.

Taktika zůstává víceméně stejná - přímo. Volba postupu v pravém slova smyslu tu nenastane, ale i díky údolíčku před pasekou si každý závodník zvolí trochu jinou stopu terénem. Kontrola je v oblasti se sníženou viditelností (opatrný závodník by měl spíš předpokládat, že tam moc vidět nebude) a tak je důležité nabíhat na lampion přesně - při náběhu z paseky do hustníku je potřeba ověřit pozici. Celkově roste riziko nadběhnutí nebo podběhnutí kontroly.



D - Posunutí kontroly o něco dál otevírá i problém volby postupu. Nabízí se možnost spodem po cestě, o které si ale stavitel myslí, že není rychlejší a závodník si navíc přidá stoupání a tím se pro další pokračování závodu unaví víc, než na přímých variantách. Rychlejší přímé postupy jsou orientačně náročnější - je potřeba správně pracovat s výškou, řádně si připravit dohledávku (ta z pěšinky je jistější) a podle toho upravit závěr postupu. Takový úsek je komplexně náročný - testuje závodníkovu techniku (provedení) i taktiku (plánování).

Stavba tratí jako kladení pastí

Svůj pohled na stavbu tratí a myšlenkové pochody stavitele bych rád doložil na příkladu podzimního celostátního závodu, pro který jsem připravoval tratě. Vybral jsem trať D21E, protože je to jedna z tratí, které jsem stavěl mezi prvními a tudíž jsem měl při jejím návrhu nejvíce volné ruce.

Z celé mapy jsem pro závod vybral jen dvoukilometrový kamenitý svah plný detailů. Záměrem také bylo co nejvíce využít balvanové pole na východě mapy, kde se před devíti lety při CŽ vůbec neběželo. Kvůli tomu bylo nutné umístit start poměrně daleko od shromaždiště (většina tratí měří při krátké trati jen 3-5km) a cesta na start tak zablokovala možnost využít pro tratě jižní část náhorní plošiny - to by bývalo nebylo špatné z

hlediska změny typu terénu. Včlenění divácké kontroly jsem musel po promyšlení jednotlivých variant koncepce zavrhnout, protože po využití všech zajímavých částí terénu už by tratě byly příliš dlouhé. Navíc tak bylo možné vyčlenit část mapy jako ukázkou a tréninkový prostor. Tolik ke koncepci. Následují úvahy skryté za jednotlivými postupy:

K1 - Krátký postup na první kontrolu testuje flexibilitu a sebekontrolu. Navíc je to trochu volba - rovně nebo kolem. Hrozí i paralelní chyba - v hustníku je ještě jeden bílý flíček. V zeleném je také třeba postupovat velmi pečlivě, což je v kontrastu se startovní ukvapeností.

K2 - Následuje změna rytmu, delší postup, kde se závodník může naplno nebrzděně rozběhnout, navíc s kopce. Tak lze snadno ztratit kontakt s mapou a strávit pak cenný čas snahou o znovunalezení v oblasti, která je sice plná detailů, ale celkově je trochu nepřehledná. Jednoznačná past.

K3 - Typický postup z kamene na kámen, kde však lze i něco vymyslet. Kontrola je na kameni v údolíčku, proto není nutné skákat z kamene na kámen - při správném směru jde hlavně o to údolíčko.

K4 - Jen spojovací úsek, náhrávka na další smeč. Alespoň razantní změna směru a fyzického nasazení - výběh. Díky absolutní viditelnosti je to však lehké.

K5 - Tady je potřeba zvládnout přesně seběh šikmo přes vrstevnice do údolí, kde však musím znát svou polohu, jinak se v dohledávce vystavuji riziku paralelní chyby. Na postupu jsou jen samé snadno zaměnitelné záchytné body.

K6 - Úsek, který se může jevit jalově, jalový vůbec není. Při přeběhu hřbetu si každý závodník zvolí svůj vlastní poměr mezi mírou stoupání a délkou úseku, záleží na citu. Kontrola je za hustníkem, do poslední chvíle není vidět a je potřeba se k ní přesně promapovat a rozhodnout se, jestli budu nabíhat přes hustník nebo kolem - to trochu ovlivní i postup.

K7 - Rozhodl jsem se, že tuto část mapy překonají hlavní kategorie delším postupem - nejméně atraktivní pasáž s nejprudším svahem měla posloužit pro další změnu charakteru běhu. Snažil jsem se kontroly umístit tak, aby možnosti volby zůstaly opticky otevřené, i když jsem tušil, že rovně je to stejně nejrychlejší... I proto se mi pak zdálo z hlediska férovosti nutné zajistit průchod skrz pás hustníku, který se mi jevil naprosto neprostopupně - vzhledem k častému přečeňování zelené barvy jsou u nás závodníci zvyklí nabíhat i do nejtmaší zelené a nechtěl jsem, aby závod rozhodovalo uváznutí v síti dvoumetrových ostružin, kterými byl hustník prorostlý. Proto jsem do mapy nakreslil pěšinu, kterou jsme konzultovali se správcem lesa a ráno před závodem prořezali.

K8 - Následovala smyčka, která mi pomohla víc využít alespoň to málo vrstevnicové členitosti, co nabízela jediná dvě větší údolí vedoucí ze svahu. Postup razantně klesá, ale šikmo, takže závodník musí kontrolovat výšku a špatně se mu kontroluje směr. Údolí před kontrolou je trochu "rozhozovací" - zarostlé kamenné pole vyžaduje veškerou pozornost a ta se pak zase musí upřít k mapě. Kontrola je na jenom z kamenů za horizontem, hrozí záměna objektů - dá se to zjednodušit tím, že se závodník nesoustředí na kameny, ale na paseku za nimi. Tato kontrola byla rádiová, takže se tam sbíhala většina silných kategorií. Proto jsem osadil kontrolami i tři kameny v okolí (ve vzdálenosti, kterou povolují pravidla) tak, aby na místě vznikl trochu zmatek, testující nezávislost závodníkovu uvažování. Je to sice past náhodné povahy (někdo tam je sám a jiný tam má matoucí lidi z jiných kategorií), ale už z pravidel vyplývá, že závodník má oběhnout závod sám bez cizí pomoci, takže je to podle mě v pořádku.

K9 - Krátký postup směrové povahy, náběh přímo do dohledávky. Víceméně vynucený tvarem tratě - zamezení ostrého úhlu.

K10 - Postup prověřující schopnost efektivně zvolit stopu na relativně členitém úseku. Volba postupu to není, ale přesto každý poběží jinudy. Při přeběhu hřbetu je navíc potřeba správně držet směr, protože za horizont není vidět a závodník by snadno mohl neodhadnout míru stoupání. Kontrola není těžká - je na výrazném údolíčku, ale v zeleném, což znevýhodňuje ty, kteří hledají lampióny jen očima a ne podle mapy.

K11 - Krátký, detailní postup s příměsí zelené prověří plynulost a jistotu. Kontrola je za hustníkem, je nutné se k ní promapovat, v tomto případě je velmi výhodné přečíst si i popis a zpřesnit si stranu kamene.

K12 - Delší postup, kde je nutné zrychlit, ale ne bezhlavě. Opět jde o to držet optimální stopu, v závěru si spolehlivě zjednodušit balvanový shluk. Reálná je i varianta postupu horem, která se vyhýbá zarostlému kamennému žlebu. (Kdybych tento delší postup rozdělil na dva poloviční, komplexní náročnost by klesla - taktika by zněla jen "běž rovně a v kolečku najdi kontrolu", volba stopy terénem už by ztratila na důležitosti.)

K13 - Tento postup jsem na trati rozhodně chtěl mít. Klesavý travers kamenitým svahem na kontrolu, která je jasně definovaná výrazným shlukem balvanů, takže může být zaražená v údolíčku, viditelná až z bezprostřední blízkosti. Tady se prosadí mapová jistota.

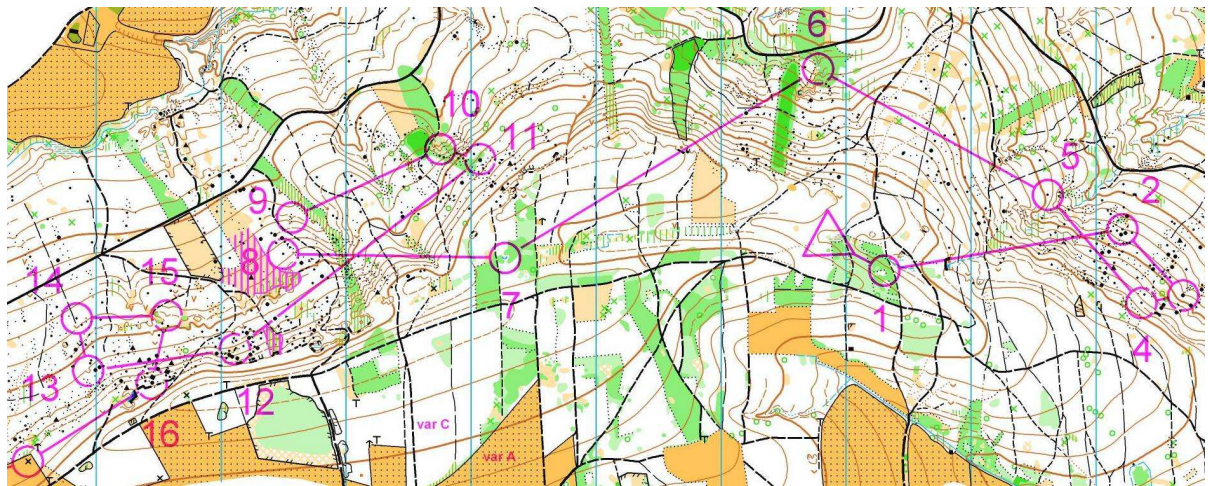
K14 - Opět jeden kraťoučký otáčecí postup na směr. Ale reálné riziko paralelní chyby nebo stažení na jinou blízkou kontrolu.

K15 - Náběh podél řady údolíček vybízí k detailnímu čtení vrstevnic - je to změna, najednou tam nejsou žádné výrazné kameny. Celé se to ale dá hodně zjednodušit díky zeleným flekům před kontrolou. To je však trochu

risk - zelená barva bývá obvykle na mapě nejdiskutabilnější (navíc kdyby se postupovalo důsledně podle IOF, tak tyto v terénu výrazné hustníčky v mapě nemají co dělat). Mapově nejistý závodník na takovém postupu může ztratit, ke kontrole je třeba se domapovat.

K16 - Poslední nabídka k chybě - situace vyžaduje zorientovat se už z dálky v balvanovém poli před sebou a nabíhat mezi správné kameny. Hrozbu paralelní chyby znásobují závodníci řady ostatních kategorií, kteří nabíhají do stejného balvaniště, ale na jinou kontrolu. Vše se navíc odehrává za maximálního úsilí vyprovokovaného blížícím se závěrem tratě.

K17 - Postup na sběrku je v tomto případě už jen prodlouženým doběhem, kde je potřeba ještě pořádně rozkmitat nohy ztuhlé po posledním výběhu.



/Radek Novotný